

≡ *mobilogisch!*

Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung **2/11**



Ergebnisse Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress:

BUVKO – eine runde Sache

18. BUVKO
Das Trierer
Manifest

Fußverkehr
Zu Fuß auf Land-
straßen unterwegs

Radverkehr
Fern-schnell-gut auf
Cycle Highways

Fußverkehr

Falschparken als Gewohnheitsrecht 7
 Fußverkehr endlich ernst nehmen! * 9
 Alltagswege zu Fuß auf einer Überlandstraße 12
 16. Mitgliederversammlung des FUSS e.V. * 13

Radverkehr

Fern-schnell-gut auf Cycle Super Highways 15
 Helmpflicht für Minderjährige 18

Bahn

Grenzüberschreitende Verkehre * 20
 Kapazitätsgrenzen der Bahn? * 22
 Stuttgart 21 kostet viel und nutzt wenig 24

Straßenbau

Neuer Weg im Straßenunterhalt: LuFV 25
 Asphaltierung ohne Ende? * 28

Energie

Restriktionen von Umwelt und Energie * 31
 Elektromobilität, Chancen und Grenzen * 43

ÖPNV

Raus aus dem Stau mit einer Angebotsoffensive * 40

Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigung prinzipiell oder punktuell? * 34
 Geschwindigkeit als Zielgröße oder Grenzwert? * 37

Kinder

Der Einfluss geistige und körperlicher Voraussetzungen auf die Verkehrssicherheit von Kindern ... 46

Mobilitätsmanagement

Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Kommunikation* 51
 Vom Besitzen zum Intelligenten Nutzen! * 54

Verkehrsplanung

Interview: Wenn Architekten Straßen planen.....57
 Deutsch-irakische Hochschule in Planung 60

Service + Rubriken

Mobilstation.....3
 Fort-Schritt „Good News“6
 Kotflügel „Satire“ 62
 Kritischer Literaturdienst Fußgänger Nr. 67:
 Zu Fuß im hohen Alter 63
 Termine 65
 Medienschau/ Impressum 67

* Berichte über Arbeitsgruppen des 18. BUVKO

≤ **Fußverkehr ernst nehmen!**

Der Fußverkehr wird in der deutschen Öffentlichkeit oft unterschätzt, daher ist eine effektive Kommunikation seiner vielen Vorteile notwendig. Eine nationale Strategie zur Förderung des Fußverkehrs besäße ein großes Potenzial. Die Kommunen sind aufgefordert, eine ganzheitliche Fußverkehrsförderung zu betreiben und Fußverkehrsnetze in ihre Entwicklungspläne aufzunehmen. *Ab Seite 9*

≤ **Fern-schnell-gut**

Radschnellwege sollen insbesondere den Berufsradverkehr über längere Entfernungen sicher zur Arbeit und zurück „bringen“. Bei einigen europäischen Nachbarn werden diese Verkehrsanlagen bereits konzeptionell ähnlich Kfz-Schnellstraßen geplant und gebaut. – Der Autor führt städtebauliche und grundsätzliche Verkehrsaspekte Bedenken an, die bei der Umsetzung berücksichtigt werden sollten. *Ab S. 18*

≤ **ÖPNV mit Angebotsoffensive**

Alle ÖPNV-Verkehrssysteme finden in unterschiedlichen Anwendungsbereichen ihre Berechtigung. Bei rückläufiger Unterstützung seitens der öffentlichen Hand und großen Mühen um Ersatzfinanzierungen leiden tradierte Verkehrssysteme heute unter erheblichen Finanzproblemen. Bus Rapid Transit und urbane Seilbahnen stellen leistungsfähige Alternativen dar, gegenwärtig mit besonderer Verbreitung in low income-Ländern. In Europa finden sie aufgrund ihrer hohen Frequenz und Leistungsfähigkeit als missing links ihre Anwendung. *Ab Seite 40*

≤ **Voraussetzungen von Kindern und ihre Verkehrssicherheit**

Kinder erfahren dieselbe Verkehrswelt anders als Erwachsene. Aus diesem „Missverständnis“ resultieren die meisten gefährlichen Situationen. Der Artikel geht zunächst auf die körperlichen und geistigen Voraussetzungen und Fähigkeiten von Kindern ein. Abschließend stellt er mögliche Ansätze, um die Sicherheit zu erhöhen, an ausgewählten Aspekten vor.. *Ab S. 46*

AG SO 1 diskutiert das Potenzial des Fußverkehrs

Fußverkehr endlich ernst nehmen!

Der Fußverkehr spielt in der öffentlichen Wahrnehmung in Deutschland keine große Rolle, obwohl er einen beachtlichen Teil des Modal Split ausmacht. Seine zahlreichen Vorteile, die ihn von anderen Verkehrsarten positiv unterscheiden, sollten daher stärker in das öffentliche Bewusstsein gerückt werden. Zudem könnte ein bundesweiter Masterplan zu einer Stärkung des Fußverkehrs führen.

Die Bedeutung des Fußverkehrs wird in der öffentlichen Wahrnehmung oftmals verkannt. Auch wenn sein Anteil an den zurückgelegten Wegen seit Mitte der 1970er Jahre zurückgegangen ist, scheint er sich inzwischen auf einem relativ hohen Niveau stabilisiert zu haben. Im Jahr 2008 wurde sein Anteil von 24 % an den Hauptwegen nur noch vom motorisierten Individualverkehr (MIV, 43 %) übertroffen, dagegen liegen die Werte von MIV-Mitfahrern (15 %), Radverkehr (10 %) und ÖPNV (9 %) teilweise deutlich darunter (Mobilität in Deutschland / MiD 2008). Besonders im Binnenverkehr der Städte ist der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split sehr hoch und mit dem MIV vergleichbar.

Neben dem Gehen des Hauptweges, ist der Fußverkehr auch oftmals Teil eines multimodalen Weges, etwa als Zubringer zum ÖPNV, oder er stellt eine Etappe bei einem Ausgang mit mehreren Zielen dar. So belegt eine Studie von Professor Rolf Monheim von der Uni Bayreuth am Beispiel Nürnbergs, dass die Zahl der Erledigungen pro Besuch des Hauptgeschäftsbezirks rapide zunahm. Analog dazu stieg die zu Fuß zurückgelegte Strecke der Parkhausnutzer auf deutlich über einen Kilometer pro Besuch an. Diese Fußgänger beleben den öffentlichen Raum und stellen einen wichtigen Teil des sozialen Lebens der Städte dar.

Mangelnde Wahrnehmung des Fußverkehrs

Eine mangelnde oder falsche Wahrnehmung des Fußverkehrs zeigt sich ebenfalls in geläufigen Begriffen wie „Schwach-“ oder „Langsamverkehr“, welche dem Fußverkehr per se Eigenschaften zuordnen. Vielfach wird er als legitime Verkehrsart gar nicht wahrgenommen, was

sich etwa an einer nicht ausreichenden Beschilderung der Fußwege zeigt. Dadurch wüssten viele Menschen nicht, wie lange der Fußweg zu einem bestimmten Ziel sei, stellte der Vertreter des FUSS e.V., Bernd Herzog-Schlagk, fest. Somit würden die Menschen das Gehen häufig nicht als sinnvolle, zeitsparende oder kostengünstige Alternative wahrnehmen, sondern einfach ein anderes Verkehrsmittel benutzen. Zudem belegten die langen Wartezeiten für Fußgänger an Ampeln, dass der Fußverkehr auch hier gegenüber dem Straßenverkehr benachteiligt sei. Diese Aspekte verdeutlichen die Notwendigkeit, die Vorteile des Fußverkehrs nachdringlicher zu propagieren.

Stärken besser kommunizieren

Einer der Vorteile ist nach Prof. Monheim die soziale Funktion des Fußverkehrs. Fußgänger bewegen sich häufig als Gruppe. Aber auch als einzelne Person begegnet man anderen Menschen und hat stets die Möglichkeit, Kontakte mit diesen herzustellen. Außerdem entsprechen die Steigerung der körperlichen Fitness und die Gesundheitsförderung durch das Gehen dem aktuellen Trend einer gesundheitsbewussten Lebensweise. Nah verwandt mit dem körperlichen ist das seelische Wohlbefinden, das durch den Fußverkehr gefördert wird. Sei es erlebnisorientiert, indem man während des Gehens neue Eindrücke sammelt, oder ruheorientiert, indem man sich dabei entspannt und versucht, der alltäglichen Hektik zu „entgehen“. Diese positiven Eigenschaften sollte eine gezielte Förderung des Fußverkehrs stärker bewusst machen.

Zudem erlaube die Vielfältigkeit dieser Verkehrsart eine differenzierte Öffentlichkeitsarbeit,

wie Frau Zorn darlegte. So könne das Gehen zum Beispiel werbewirksam mit Shoppen, spielenden Kindern oder Flanieren assoziiert werden. Für das Marketing sei auch das Verhalten von Vorbildern bedeutsam, die sich für den Fußverkehr einsetzten.

Die Teilnehmer betonten einstimmig, dass das Ziel ein grundlegender Kulturwandel der Mobilität sein müsse. Der Fußverkehr müsse von den Menschen künftig als fortschrittliche, umweltschonende und gesundheitsfördernde Art der Mobilität wahrgenommen werden.



Der Fußverkehr hat große Potenziale (Foto: sxc.hu)

Effektive Förderung: Das Beispiel Zürich

Ein positives Beispiel stellt die Stadt Zürich dar, wo sich tatsächlich ein Wandel zu einer nachhaltigeren Mobilität mit dem Fußverkehr als wichtige Stütze vollzieht. Dieser erreichte im Jahr 2010 mit 35 % den größten Anteil am Modal Split, gefolgt vom MIV mit 30 %, dem ÖV mit 29 % und dem Radverkehr mit 6 %. Der Motorisierungsgrad der Züricher ist inzwischen sogar abnehmend. Der Wandel in Zürich, welcher gemäß Thomas Schweizer vom Fachverband Fussverkehr Schweiz vor 30 Jahren seinen Anfang nahm, wurde von Beginn an durch eine offensive Imagekampagne („Mobilität ist Kult(ur)“) unterstützt. Auch der 2010 erschienene Bericht „Mobilität in Zahlen“ enthält ein detailliertes Fußwegenetz mit Zeitdistanzen und betont die Wichtigkeit des Fußverkehrs, welcher

das Verkehrssystem zusammenhalte. Zusätzlich nehmen die Schweizer Planer auch durch städtebauliche Wettbewerbe Einfluss auf die Verkehrsplanung. Fördergelder für Verkehrsprojekte erhalten demnach nur solche Gemeinden, die den Fuß- und Radverkehr in ihrer Planung angemessen berücksichtigen.

Brauchen wir einen Masterplan Fußverkehr?

Obwohl kleinräumige Maßnahmen durchaus zu einem Wandel führen können, stellt sich dennoch die Frage nach der Notwendigkeit eines bundesweiten Masterplans. Der Nationale Radverkehrsplan des BMVBS könnte dabei unter Umständen als Vorbild dienen. Seit seiner Verabschiedung 2002 definiert er die Förderung des Radverkehrs als bundesweite Aufgabe und als Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik. Sein Ziel, die Steigerung des Radverkehrs, unterstreicht den Gestaltungswillen des Bundes. Zu den wichtigsten Vorteilen des NRVP gehört nach Juliane Krause von plan&rat die große politische Rückendeckung, welche es Politikern auf Landes- und Kommunalebene erlaubt, mit dem NRVP zu argumentieren.

Auch in der Arbeitsgruppe war Zustimmung zu einem Masterplan Fußverkehr zu vernehmen. Frau Zorn verwies auf die Parallelen zwischen Rad- und Fußverkehr, wie zwischen Fernrad- und Fernwanderwegen und darauf, dass eine solche Willenserklärung des Bundes das Marketing spürbar erleichtern würde. Auch Thomas Schweizer ist der Meinung, dass kommunaler Fußverkehr nur durch nationale Unterstützung erfolgreich sein kann. Zudem bestand allgemein der Eindruck, dass der Radverkehr eine einflussreichere Lobby und eine positivere öffentliche Wahrnehmung besitzt.

Bei der Frage, warum ein Masterplan Fußverkehr bisher nicht entwickelt wurde, wurden keine eindeutigen Antworten gefunden. Zunächst nahm man den Fußverkehr damals nicht in den Entwurf des NRVP auf, da eine Konzentration auf den Radverkehr sinnvoller erschien, bemerkte Frau Krause. Dem Argument, dass der

Fußverkehr wegen seines eher kommunalen Auftretens weniger geeignet sei als der Radverkehr, widersprachen mehrere Teilnehmer. Ein weiterer Hinderungsgrund für die Einführung eines Masterplan Fußverkehr liegt nach Meinung verschiedener Teilnehmer auch innerhalb der Ministerien begründet, die schlecht kooperierten und somit die Entwicklung eines überregionalen Plans erschwerten. In diesem Zusammenhang monierten die Teilnehmer, dass es keinen Ansprechpartner für den Fußverkehr im BMVBS gebe. Einig war sich die Arbeitsgruppe, dass der Bund eine Verantwortung für die Entwicklung einer nationalen Förderstrategie besitzt und Förderprogramme zur Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit auflegen sollte.

Leitlinien zur Entwicklung des Fußverkehrs

Bei der Planung des Fußverkehrs in den Kommunen sollte zunächst das Ziel im Mittelpunkt stehen, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass allen Verkehrsteilnehmern ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird. Dabei sind nach Frau Krause vier Leitlinien besonders zu beachten. Der erste Aspekt ist die Erhaltung des derzeitigen Verkehrsanteils der Fußwege von 24 %. Des Weiteren muss die Qualität der Gehwege verbessert werden, zum Beispiel deren Breite, Vernetzung oder Aufenthaltsqualität. In der Erhöhung der Sicherheit, vor allem durch einen langsameren MIV, besteht die dritte Leitlinie der Fußverkehrsplanung. Schließlich soll der Abbau physischer Barrieren die Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen verbessern.

Innerstädtische Vernetzung

Wie Frau Krause weiter ausführte, sollte eine kommunale Fußverkehrsplanung ein hierarchisch aufgebautes Fußwegenetz aufbauen. Je nach Einzugsgebiet der Wege könnte zwischen Fußwegeachsen, Hauptfußwegen und Nachbarschaftswegen unterschieden werden. Je dichter ein Stadtteil besiedelt und je höher der Anteil des Fußverkehrs ist, desto sinnvoller ist ein Fußwegenetz mit klarer Hierarchie.

Außerdem sollten hochwertige Wege mehrere Qualitätskriterien erfüllen. Dies sind unter anderem eine durchgängige Breite von 2,50 m, ein barriere- und stolperfreier Belag sowie eine Streckenführung möglichst durch verkehrsberuhigte Bereiche. Viele Kriterien für eine Fußverkehrsplanung sind in unterschiedlichen Regelwerken festgeschrieben, die jedoch teilweise einer Überarbeitung bedürfen. So waren sich die Teilnehmer einig, dass die Empfehlungen für Anlagen des Fußgängerverkehrs (EFA) von 2002 aktualisiert werden müssten.

Zum Abschluss verdeutlichte Horst Wohlfahrt von Alm von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, dass es kleinräumig auch positive Entwicklungen gab. So sei es in Berlin im Rahmen eines bundesweiten Förderprogramms gelungen, mehr verkehrsberuhigte Bereiche zu schaffen und die Anzahl der Fußgängerüberwege seit 2001 von 100 auf 330 zu steigern. Vor dem Hintergrund aktueller verkehrlicher Probleme ist eine weitere Verbesserung des jedoch unbedingt notwendig. ≧

Michael Eid

In Kürze

Der Fußverkehr wird in der deutschen Öffentlichkeit oft unterschätzt, daher ist eine effektivere Kommunikation seiner vielen Vorteile notwendig. Eine nationale Strategie zur Förderung des Fußverkehrs besäße ein großes Potenzial. Daher wird der Bund aufgefordert, sich seiner Verantwortung zu stellen, indem er auch Ansprechpartner für Fußverkehr einsetzt. Die Kommunen sind aufgefordert, eine ganzheitliche Fußverkehrsförderung zu betreiben und Fußverkehrsnetze in ihre Entwicklungspläne aufzunehmen.

Literatur:

BMVBS 2011: Mobilität in Deutschland www.mobilitaet-in-deutschland.de > MiD 2008

Stadt Zürich 2010: Stadt Zürich – Mobilität in Zahlen www.stadt-zuerich.de > Tiefbau und Entsorgungsdepartment > über das Department > Medien > Medienmitteilungen

Dennoch können all diese Bemühungen weniger erfolgreich sein, wenn die Rückendeckung und der politische Willen fehlt, denn im internationalen Kontext sind die jeweiligen Zuständigkeiten oft noch unübersichtlicher. Fördergelder für solche Projekte müssen oft auf noch höheren Planungsebenen beantragt werden, weshalb häufig ein Hin und Her zwischen kommunalen bis hin zu internationalen Planungsebenen entsteht.

Lösungsansätze für die technischen Barrieren können in den nächsten Jahren vermehrt neue

europaweite Standards wie das ETCS (European Train Control System) sein, wenn diese flächendeckend eingeführt werden. Wie grenzüberschreitende Zusammenarbeit besser funktionieren kann, zeigen mehrere positive Beispiele wie Alleo - grenzüberschreitende Schulungen zur verbesserten Zusammenarbeit müssen gefördert werden und zwar nicht nur für prestigeträchtige Hochgeschwindigkeitsverkehre, sondern auch für die „kleinen“ internationalen Verkehre in den Euregios. ≧

Christopher Eul

AG SA3: Renaissance der Bahnen jetzt!

Kapazitätsgrenzen der Bahn? Der Deutschlandtakt als Basis

Obwohl die Bahn seit der Reform 1994 einen 55-prozentigen Fahrgastgewinn verzeichnen kann, sind die Potenziale dieses Verkehrsmittels laut Heidi Tischmann (Referentin für Verkehrspolitik, VCD) bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die wichtigsten Kriterien zur Verkehrsmittelwahl aus Fahrgast-sicht sind dabei vor allem die Flexibilität, der Zeitgewinn, die Pünktlichkeit und der Komfort. – Es diskutierten unter der Leitung von Dr. Karl Georg Schroll, Trier, Heidi Tischmann vom VCD, Prof. Wolfgang Hesse von Bürgerbahn statt Börsenbahn und Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz pro Schiene.

Um vor allem die Flexibilität des Verkehrsmittel Eisenbahn zu erhöhen, bedarf es einer flächendeckenden Systemoptimierung durch intelligente Vernetzung und Verknüpfungen der Verbindungen. Dirk Flege (Allianz pro Schiene) verweist auf den Marktanteil der Schiene am Gesamtverkehr, der in Deutschland momentan 9% beträgt. Ein Vorzeigebispiel für eine hochtechnisierte Industrienation mit einem weitaus höheren Schienen-Marktanteil stellt Japan mit einem Anteil von 30% dar.

Deutschlandtakt in Zukunft

Das Thema dieser Arbeitsgruppe ist die Idee eines bundesweiten Integralen Taktfahrplans und die Frage, ob dieser praktikabel ist und die großen Potentiale des Schienenverkehrs weiter ausschöpfen kann. Ansätze und Praxisbeispiele für solch einen Taktfahrplan bestehen bereits in Deutschland, eines davon ist der auf ein Bun-

desland beschränkte Rheinland-Pfalz-Takt, der ab 2015 noch weiter ausgebaut wird.

Diesem bundesweiten „Deutschland-Takt“ würden der gesamte öffentliche Nahverkehr inklusive Bussen unterliegen. Fahrgäste müssten keine Fahrpläne mehr auswendig lernen, sondern sich lediglich die Zeiten der Verknüpfungspunkte (Knotenbahnhöfe) merken, an denen sich die öffentlichen Verkehrsmittel zu diesen festen, leicht merkbaren Zeiten treffen und somit das Umsteigen erleichtern. Um diesen Taktfahrplan zu ermöglichen, sind jedoch erhöhte Investitionen in das gesamte Netz der deutschen Eisenbahnen notwendig, das in den letzten Jahrzehnten leider vermehrt Opfer von Rationalisierungsmaßnahmen wurde (Weichen-, Gleis- und Streckenrückbauten, zwischen 1994 und 2009 sind ca. 12.000 km Schienen-Infrastruktur abgebaut worden).

Weiterhin würde von diesem Verkehrskonzept auch der Güterverkehr profitieren, weil der sich zwischen diesen regelmäßigen Takt-Trassen fortbewegen kann und sich seine Trassen nicht wie heute zwischen den langsameren Nah- und schnelleren Fernverkehrszügen suchen muss und oft aufgrund mangelnder Ausweich- und Überholgleise den Personenverkehr beeinträchtigt.



So schön kann ein ITF aussehen (Foto: DB AG)

Vorbild Schweiz im Takt

In Deutschland ist es zudem oft so der Fall, dass zuerst die Infrastrukturen gebaut werden und sich der Fahrplan dann diesen anzupassen hat. Das Beispiel der Schweiz lehrt das genaue Gegenteil: der gewünschte kundenorientierte Fahrplan wird zuerst mit Bürgerbeteiligung geplant, nach diesem wird sich der Bau von neuen Infrastrukturen orientieren. Die einzige Hochgeschwindigkeitsstrecke der Schweizer orientiert sich auch an diesem Prinzip und macht es möglich, dass Züge zwischen Bern und Zürich genau eine Stunde brauchen, um den jeweiligen Taktknoten zu erreichen. Die deutsche Hochgeschwindigkeitsphilosophie orientiert sich dagegen an Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und bewirbt ihre Verbindungen mit diesen. Die Fixierung von Mitteln und Kräften auf diese Korridore führt dazu, dass diese nicht dem gesamten Netz zugute kommen und die Bahnpolitik in Deutschland trotz Milliardeninvestitionen nur mittelmäßig erfolgreich ist, wie Wolfgang Hesse (Bürgerbahn statt Börsenbahn) anmerkt.

S21 aus dem Takt

Auch Deutschlands berühmtestes Bahninfrastrukturprojekt Stuttgart 21 könnte laut den Experten von einem Integralen Taktfahrplan durchaus profitieren, der durch den unterirdischen Bahnhofsneubau mit nur noch acht Gleisen jedoch kaum noch möglich wird. Die S21-Verfechter werben zwar mit neuen durchgehenden Regionalzugverbindungen im Großraum Stuttgart, dabei wurde jedoch aus der Not eine Tugend gemacht: Diese Regionalzüge müssen den Bahnhof aufgrund seiner geringen Kapazität sofort wieder verlassen, damit quasi ein Zug nach dem anderen abgefertigt werden kann. Diese Tunnelstrecken besitzen somit den Charakter eines Abflusssystems, in dem lange Standzeiten stets zu Problemen führen werden. Attraktive Anschlussverbindungen, die die Netzqualität verbessern, sind durch dieses Konzept jedoch kaum noch möglich.

Was stört beim in Takt kommen?

Die größten Hemmschwellen ein solches Angebot in Deutschland flächendeckend umzusetzen liegen in den heutigen unübersichtlichen Strukturen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland. Dies reicht von einem Flickenteppich an Verkehrsverbänden, Zweckverbänden als Nahverkehrs-Besteller bis zu den unterschiedlichen Ressorts der Deutschen Bahn. Bei letzterer wird vor allem die Trennung von Fern- und Nahverkehr als Problem gesehen: der Fernverkehr wird unabhängig vom Nahverkehr geplant und umgekehrt, weshalb auch heute an vielen Bahnhöfen kaum attraktive Verknüpfungsverbindungen bestehen. Die Politik muss wieder davon überzeugt werden, dass das Verkehrsmittel Eisenbahn als Gesamtsystem gesehen werden muss, sodass sich der Nah- und Fernverkehr ergänzen und flächendeckende einheitliche Planungen und Gesamtkonzeptionen nicht weiterhin an unüberschaubaren Zuständigkeiten scheitern. Gute Beispiele sind bereits auf Länderebene sowie im Ausland anzutreffen, aus denen es weiter zu lernen gilt. ≧

Protokollant: Christopher Eul

Ergebnisse der Arbeitsgruppe SO 6

Grenzen des Verkehrs. Restriktionen von Umwelt und Energie

Vor dem Hintergrund zu erwartender dramatischer Folgen des Klimawandels und der Brisanz von „Peak Oil“ wurde die Notwendigkeit zu Umbrüchen im Verkehrsbereich umfassend diskutiert. Dabei betrachtete der Diskurs zum Thema „postfossile Mobilität“ sowohl lokale Potenziale als auch globale Herausforderungen. Deutlich wurde, dass es einer mentalen Transformation bei den Entscheidungsträgern und endlich konkreter und entschlossener Handlungen bedarf!

Grenzen des Verkehrs! Grenzen der Mobilitätsansprüche!

Der fossile Verkehr hat insbesondere im letzten Jahrhundert zu einem bedeutenden wirtschaftlichen Aufschwung geführt und eine großmaßstäbliche Erschließung der Umwelt ermöglicht. Weltweit sinkende Transportkosten waren die Grundlage für Welthandel und Globalisierung. Ermöglicht wurde dies durch immer bessere Verkehrsmittel und Infrastrukturen sowie durch den reichlich und billig verfügbaren, aus Erdöl gewonnenen, Kraftstoff. Dies hat dazu geführt, dass das Auto zum Symbol industriellen Fortschritts wurde. Gleichzeitig hat das parallel verlaufende Wirtschafts- und Verkehrswachstum zu einem breiten Problemspektrum geführt. Neben den in letzter Zeit intensiv diskutierten Themen Klimawandel und Peak Oil spielen hier Stichworte wie Flächenverbrauch, Umweltbelastung durch Ölproduktion und -transport, Luftverschmutzung, Unterfinanzierung des Straßenunterhalts oder Bezahlbarkeit der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen eine Rolle.

Peak Oil

Das Maximum der weltweiten Ölförderung wird häufig knapp mit „Peak Oil“ bezeichnet. *Jörg Schindler* stellte in seinem Impulsreferat anhand von Daten aus sogenannten Industriedatenbanken dar, dass das Maximum der Funde neuer Ölvorkommen bereits in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts gelegen habe, als rund 60 Mrd. Barrel pro Jahr gefunden worden seien (zum Vergleich: Neufunde heute ca. 10 Mrd. Barrel pro Jahr bei einem Verbrauch von ca. 30

Mrd. Barrel pro Jahr). Trotz nie dagewesener Ölpreissteigerungen im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts ist die globale Förderung von konventionellem Öl nur bis Mitte 2004 angestiegen und hat sich seither auf einem Niveau von 72 bis 74 Mio. Barrel am Tag eingependelt. Selbst die als konservativ geltende Internationale Energieagentur (IEA) erklärt in ihrem neuesten „World Energy Outlook 2010“, dass der Peak der konventionellen Ölförderung bereits im Jahr 2006 erreicht worden sei. In den Szenarien der IEA können zukünftig zu erschließende und neu zu findende Ölfelder sowie unkonventionelle Ölquellen wie etwa der Abbau von Ölschiefer die Rückgänge der bisher genutzten Ölquellen gerade noch überkompensieren, so dass das Ölangebot in den kommenden Jahrzehnten noch geringfügig wachsen kann.

Jörg Schindler hält diese Projektionen für nicht realistisch und betonte in seinem Impulsvortrag, dass „Peak Oil jetzt erreicht ist“, dass über die nächsten 20 Jahre mit einer Halbierung der Ölförderung zu rechnen sei und somit der Übergang in eine postfossile Welt erzwungen werden wird. Das jetzige Modell der massenhaften Nutzung fossiler Energieträger sei weder für andere Länder (insbesondere Entwicklungsländer), noch für nachfolgende Generationen möglich. Aufgrund der Verknappung von Kraftstoff und in der Folge immenser Preissteigerungen werde künftig nicht mehr so viel und weit gereist werden können. Damit steige der Raumwiderstand: d.h. es werde spürbar teurer, Distanzen mit dem Auto zu überwinden. Das ist zugleich die Chance und Voraussetzung für eine postfossile Raumentwicklung.

Direkt verbunden mit der Verbrennung von Erdöl sind die CO₂-Emissionen. In Deutschland ist der Verkehr mit 19 % zweitgrößter Emittent des klimawirksamen Gases. Der Verbrauch von Kraftstoffen bestimmt unmittelbar mit ihrem jeweiligen Kohlenstoffanteil die global wirkenden CO₂-Emissionen. Selbst bei einer Minderung der weltweiten Ölförderung werden nicht die für eine Begrenzung der Klimaerwärmung notwendigen Emissionsminderungen erreicht und es besteht somit zusätzlicher Handlungsbedarf.



Erdöl für den Verkehr aus der Wüste...

Wachstum der Mobilität?

Grundsätzlich darf in der Verkehrspolitik Mobilität nicht mit Verkehr gleichgesetzt werden. Mobilität ist ein allgemeinerer Begriff. Er bezieht sich auf das Bedürfnis der Menschen nach Ortsveränderung, bei dem der Zweck im Vordergrund steht. Verkehr ist dabei das Instrument zur Befriedigung der Bedürfnisse. Mobilität umfasst darüber hinaus die Potenzialität der Bedürfnisbefriedigung, das Ankommen und Verweilen, sowie die emotionalen Aspekte aller Formen der Mobilität. Gerade beim Autoverkehr wird fälschlicherweise häufig die Gleichsetzung zum Begriff „Mobilität“ hergestellt. Die mit dem Auto verbundene Emotionalität ist jedoch kein Werbetrick. Es gilt zu erkennen, dass diese emotionale Komponente für alle Formen der Mobilität gegeben ist.

Gerd Würdemann sprach in seinem Impulsvortrag von der „Droge Auto“, die durch die Stei-

gerung der Motorisierungsrate in Entwicklungs- und Schwellenländern „die Welt eroberne“ und das „Leben in der fossilen Gesellschaft bestimmen“. Anhand von Ergebnissen der bundesweiten Befragung zum alltäglichen Verkehrsverhalten „Mobilität in Deutschland“ stellte er dar, dass trotz der stetigen Zunahme der Verkehrsleistung die Anzahl der Wege, d.h. der befriedigten Bedürfnisse, unverändert geblieben ist. Neue, breitere und schnellere Verkehrswege eingebunden in autoabhängige Raum- und Siedlungsstrukturen „sparen keine Zeit ein“, sondern „verführen“ allein zu größeren zurückgelegten Entfernungen.

Wachstum in den Prognosen

Viele Prognosen zur Verkehrsentwicklung, egal ob auf kommunaler Ebene oder auf Bundesebene, rechnen in den nächsten Jahren mit einem erheblichen Wachstum der Verkehrsleistung. Dabei spielen die Eingangsgrößen wie das hohe prognostizierte Wirtschaftswachstum und die moderate Kraftstoffpreisentwicklung sowie die Methodik die treibende Rolle. Themen wie Peak Oil oder Klimaschutzaspekte bleiben bei der Infrastrukturplanung bisher unberücksichtigt. Teilnehmer der Arbeitsgruppe mit verschiedenen fachlichen Hintergründen führen dies auf die wirtschaftsfreundliche Wachstums- und unkritische Fortschrittsgläubigkeit in einigen Wissenschaftsbereichen zurück. Häufig seien die Prognosen und Studien auftraggebergerecht und die Gesellschaft organisiere sich gleichsam so, dass sie bestimmte Fakten nicht wissen wolle. Diese Entwicklung könne ihr letztlich zum Verhängnis werden. Stattdessen sollte in Szenarien geplant werden, die in gesellschaftlichen Diskussionen erstellt werden müssten.

Ferner sollte man sich nicht auf rein technische Lösungen verlassen, wie es beispielsweise der aktuelle Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und FDP tut. Als Antwort auf zu Ende gehende fossile Brennstoffe und des Klimawandels werden dort Optimierung der Antriebstechnologie und Biokraftstoffe genannt. Stattdessen sollten die Entscheidungsträger die Grenzen und Risi-

ken des fossilen Verkehrssystems akzeptieren und in einer mentalen Transformation die Chancen erkennen, die die Umsetzung folgender Maßnahmenpakete ermöglicht:



... ins bzw. ans Wasser (Beide Fotos: Wiki Commons)

Lösungsansätze

- Effiziente Raum- und Siedlungsstrukturen sind eine Grundvoraussetzung für die Förderung der Nahmobilität und des öffentlichen Verkehrs. Häufig ziehen Rahmenpläne bereits die richtigen Schlüsse, aber die Ansätze müssen trotz fehlender rechtlicher Bindung in konkrete Gesetze und Planungen umgesetzt werden. Immobilien-Projektentwickler, Architekten und Stadtplaner müssen zusammenarbeiten und müssen interregional denken und handeln.
- Nahmobilität muss als neue Lebensform propagiert werden, um innovative Planungen für nachhaltige Lebensräume entwickeln zu können. Daraus ergibt sich, dass den klimafreundlichsten Verkehrsmitteln höchste Priorität eingeräumt werden muss. Konkret muss der öffentliche Raum für Fahrrad- und Fußverkehr reserviert werden sowie gesellschaftlich und betrieblich priorisiert werden.
- Die Gewährleistung von Mobilitätschancen ist Grundvoraussetzung aller Maßnahmenpakete. Bei jeder Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs müssen prakti-

kable Alternativen bereit gestellt werden. Diese müssen trotz steigender Preise, demographischem Wandel und sinkender Gehalts- bzw. Rentenentwicklung bezahlbar bleiben.

- Der Wandel bei der Einstellung zum Auto muss zur Stärkung der Alternativen genutzt werden. Für junge Menschen stehen bereits heute Statussymbole wie ein modernes Smartphone häufig im Vordergrund. Hier haben innovative Konzepte wie CarSharing oder attraktive Angebote des ÖPNV eine Chance.
- Zur bisherigen Entwicklung haben die finanziellen Rahmenbedingungen entscheidend beigetragen. Zukünftig muss der Grundsatz gelten: Wer bestellt und nutzt, muss bezahlen. Dies gilt für die Fördermittelstruktur beim Infrastrukturausbau genauso wie für die Kosten der Verkehrsmittelnutzung. Verkehrsteilnehmer sollten den Preis zahlen, den die Ortsveränderung gesellschaftlich kostet bzw. an Kosten verursacht (= Internalisierung der externen Kosten). In Zeiten des Umbruchs muss Menschen und Politikern mittels adäquater Beratung und Aufklärung die Angst vor Veränderungen und Kostenwahrheit genommen werden.

Insgesamt war den Teilnehmern der Arbeitsgruppe klar, dass es nicht um die Frage geht, ob ein Wandel gewollt ist oder nicht. Wir werden in einen postfossilen Zustand kommen. Nun geht es darum, diesen Übergang so angenehm wie möglich zu gestalten. ☞

Thilo Becker, TU Dresden
Protokoll: Andreas Eberth, Universität Trier

Literatur:

- Schindler, J., Held, M. und Würdemann, G. (2009): Postfossile Mobilität – Wegweiser für die Zeit nach Peak Oil. VAS Verlag, Bad Homburg.
- Schindler, J. (2011): Öldämmerung – Deepwaterhorizon und das Ende des Ölzeitalters. Oekom Verlag, München.
- Würdemann, G. u. Dosch, F. (2011): Postfossile Raumentwicklung. In: local land & soil news 36/37 I/11 - The Bulletin of the European Land and Soil Alliance (ELSA) e.V.

Arbeitsgruppe SO 2

Verkehrsberuhigung und Entschleunigung. Ein Dauerbrenner! Prinzipiell oder punktuell

Am frühen Sonntagmorgen trafen sich 20 BUVKO-Teilnehmerinnen und Teilnehmer, um gemeinsam mit den Referenten Hans-Henning von Winning, Arndt Schwab und Jörg Thiemann-Linden unter der Moderation von Katalin Saary die Frage zu diskutieren, wieviel Verkehrsberuhigung – punktuell oder prinzipiell – wir in unseren Städten brauchen.

Die Inputs der Referenten verdeutlichten die Bandbreite des Themas: Dipl. Ing. Arndt Schwab, Verkehrsplaner aus Koblenz und Vorsitzender von FUSS e.V. stellte die aktuellen Forderungen seines Verbandes vor:

- Innerörtliche Regelgeschwindigkeit Tempo 30
- Tempo 50 nur als Ausnahmegeschwindigkeit in ausgewählten Straßen
- Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen (Z325) mit Schrittgeschwindigkeit in Wohngebieten.
- Ergänzung der Beschilderungsmöglichkeiten um die Begegnungszone mit Tempo 20 für Straßen und Plätze im Hauptverkehrsstraßennetz mit einem erhöhten Aufenthalts und Querungsbedarf, bzw. fehlenden/ zu schmalen Gehwegen.

Prof. von Winning, Uni Kassel, wies auf die überragende Bedeutung der Urbanität für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds – Fuß, Rad und ÖV hin. Eine hohe Dichte bedeutet viele Ziele und viele Fahrgäste, eine gute funktionale Mischung fördert die Öffentlichkeit der Wege und Ausnutzung über Tag, Woche und Jahr. Und die Öffentlichkeit der Straßen und Netze fördert attraktive und sichere Wege. Dichte, Mischung und Öffentlichkeit sind unersetzlich für nachhaltigen Verkehr.

Daraus ergibt sich für von Winning die weitergehende Frage, wie zukünftig der verbliebene Autoverkehr begrenzt und verträglich gestaltet wird. Durch „Roadpricing“ kann der Autoverkehr auf das wie immer erwünschte und politisch

beschlossene Höchstmaß beschränkt werden. Die GPS-Steuerung erlaubt die dann wichtige teilräumliche Preisdifferenzierung: Auf der urbanen Straße zehnmal teurer als in der dispersen Siedlung. Das wird endlich im Sinne des Verursacherprinzips den Kosten der Nutzung des Öffentlichen Raumes gerecht; und es spiegelt auch die Notwendigkeiten der Autonutzung wider. Den Schlüssel für die Verträglichkeit sieht er in der Vermeidung von Konkurrenz in Dynamik, Geschwindigkeit und Beschleunigung. Elektronisch gestützt könnten alle ohne Drängeln sanft hintereinander her fahren.

Innerhalb der Städte werden die Straßen auf städtebauliche Gestalt und Maß zurückgebaut, auf Hauptverkehrsstraßen gilt Tempo 40- 60 km/h, mit flächigem, Vorrang für den öffentlichen Verkehr in regionaler und überregionaler Vernetzung. Stadtautobahnen werden angebaut und als Boulevards städtebaulich integriert. Autobahnen werden außerorts durch Tempolimits und vielfach neue Anschlüsse regionalisiert.

Als dritter Referent beschäftigt sich Jörg Thiemann-Linden, Stadt und Verkehrsplaner aus Köln mit dem Thema Shared Space. In seinem Vortrag geht er auch auf die Entstehungsgeschichte ein: Shared Space ist ursprünglich nicht als Verkehrsprojekt entstanden. Vielmehr war es das Ziel eines INTERREG-Projektes zu klären, mit welchen Maßnahmen es gelingen kann, die Identität der Westfriesischen Dörfer zu stärken. Durch den Einsatz von platzsparenden Maßnahmen im baulichen Kontext gelingt es so auch in engen Straßenräumen – die häufig die Ortsdurchfahrt ist - ein verträgliches, sozia-

les Miteinander der Verkehrsteilnehmenden, als von Auto-, Fuß- und Radverkehr. Aber auch auf Hauptverkehrsstraßen in größeren Städten ist der Einsatz des Prinzip Shared Space erfolgreich.



Duisburg, Opernplatz (Beide Fotos: Katalin Saary)

Offen bleibt in Deutschland allerdings die Frage nach einer geeigneten, StVO-konformen Beschilderung, hier sind uns die Nachbarländer wie Schweiz und Frankreich durch die Begegnungszone einen Schritt voraus. Aber auch so nimmt die Zahl der nach dem Prinzip Shared Space umgestalteten Straßenräume zu, es ist anzunehmen, dass eine geeignete Regelung in den nächsten Jahren in der StVO aufgenommen wird.

Die Leitfragen der AG

Im Anschluss an diese breitgefächerte Einführung wurden drei Leitfragen in Kleingruppen vordiskutiert und anschließende in der ganzen Gruppe vertieft.

- 1) Was ist zu favorisieren: punktuell, flächenhaft oder prinzipielle Verkehrsberuhigung?
- 2) Ist Verkehrsberuhigung auch auf Hauptverkehrsstraßen möglich?
- 3) Welche Strategien sind geeignet unsere Erkenntnisse und Strategien an die Entscheidungsträger zu bringen?

Die Gruppen diskutierten engagiert und intensiv und vergaßen darüber sogar die Pause.

Antworten auf die Leitfragen

Wesentliche Ergebnisse dieser und der anschließenden weiteren Diskussion waren:

Regelgeschwindigkeit innerorts: Als Regelgeschwindigkeit wird innerhalb der Stadtlage *Tempo 30* als die angemessene Geschwindigkeit angesehen. Folge dieser Umkehrung bedeutet, dass nur noch ein ausgewiesenes Hauptverkehrsstraßennetz mit höheren Geschwindigkeiten (*Tempo 50* oder *Tempo 70*) zu beschildern wäre. Positiver Nebeneffekt dieser Maßnahme wäre die – gewünschte und von unterschiedlichen Seiten geforderte – Entschärfung des Straßenraums. Jörg Thiemann-Linden merkt hierzu an, dass in der Schweiz 2001 eine Volksabstimmung die Forderung *Tempo 30* als Regeltempo abgelehnt hat.



Zone de Rencontre-Verkehrszeichen, Frankreich

Begegnungszonen: In Begegnungszonen könne auch *Tempo 30* gelten, so die Meinung einer Gruppe. Diese Position wurde jedoch nicht von allen geteilt, die Mehrheit schloss sich der von Arndt Schwab vorgestellten Position des FUSS e.V. an, sie sehen hierin eine gute Grundlage für die wünschenswerte flächenhafte Ver-

kehrsberuhigung der Städte. So sollen Begegnungszonen - Tempo 20, Parken auf ausgewiesenen Flächen und Vortritt für den Fußverkehr - großflächig in Wohngebieten eingerichtet werden.

Diskussionsbedarf besteht grundsätzlich im Umgang mit dem ruhenden Verkehr sowohl in Wohngebieten als auch an Hauptverkehrsstraßen: eine Forderung ist, dass zukünftig Parkraum nicht mehr öffentlich zur Verfügung gestellt werden. Hier sind mutige Lösungen von Seiten der Kommunen für einen Umgang mit dem „Parkzeug“ gefragt.

Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen

Dass auch auf Hauptverkehrsstraßen Verkehrsberuhigung möglich ist, wie die vorgestellten Beispiele zeigten, ist unstrittig.

Durch den Einsatz von einfachen Maßnahmen wie bauliche Mittelstreifen und Tempo 30 (Köniz, CH) oder als verkehrsberuhigter Bereich (Opernplatz in Duisburg) kann auch ohne großen (Planungs)aufwand eine deutlichen Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Überquerbarkeit erreicht werden. Dies gelingt z.B. auch durch mehr Radfahrende auf der Straße, da durch sie die Geschwindigkeit reduziert wird, da der Radverkehr die Geschwindigkeit dominiert.



Roermonder Straße, Kevelaer

Um das weitergehende Ziel der Re-Urbanisierung der Hauptverkehrsstraßen zu erreichen, ist eine integrierte Planung des Raumes Voraussetzung, bei der der Mensch als Maß der Dinge gilt. Ziel ist letztendlich der selbsterklärende Straßenraum, wo sich alle „so verhalten wie es aussieht“ und der auch rechtlich entsprechend abgesichert ist.

Strategien

Die Verankerung in der StVO sowohl von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit wie auch der Begegnungszone – ergänzend zum heutigen Verkehrsberuhigten Bereich (Z325) und die Klärung der Einsatzbereiche in Wohngebieten wie auch auf Hauptverkehrsstraßen wird als wesentliche Voraussetzung für die flächenhafte Verkehrsberuhigung gesehen.

Untermauert werden soll die Forderung nach einer Novellierung der StVO durch die Durchführung von Modellprojekten, das Sammeln und Publizieren von guten Beispielen sowie die Schulung/ Information von Entscheidungsträgern zum Thema flächenhafte Verkehrsberuhigung und die Verkehrsberuhigung von Hauptverkehrsstraßen. Als eine geeignete Plattform wird hierfür die Bildung eines Netzwerks „Shared Space“ angesehen, dem u.a. Vertreter von VCD, SRL, FUSS e.V. angehören könnten.

Prof. Henning von Winning fordert in diesem Zusammenhang ein stärkeres kommunales Selbstbewusstsein. Die meisten Verkehrsregelungen (StVO) durch den Bund sollten seiner Meinung nach durch eine selbständige Entscheidung auf kommunaler Ebene ersetzt werden. Die Steuerung der Verkehrsregelungen (StVO) durch den Bund sollten der selbständigen Entscheidung über verkehrsrechtliche Regelungen auf kommunaler Ebene ersetzt werden.

Argumente

Im Verlauf der Diskussion wurde deutlich, dass die aktuelle Energiedebatte, aber auch die EU-Richtlinien zu Lärmaktions- und Schadstoffminderungsplanung weitere gute Argumente für

die flächenhafte Verkehrsberuhigung und die Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen liefern:

- Je langsamer der Kfz-Verkehr fährt, desto niedriger ist der Energieverbrauch und der Schadstoffausstoß. Die Lärmbelastung und der Flächenverbrauch sinkt. (Eine Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 wirkt, als ob nur die Hälfte des Verkehrs durchfahren würde.)
- Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität führen auch zu einer Erhöhung der Immobilienpreise (z.B. Times Square, NY), was nicht überall erwünscht ist (Wall, Hamburg), hier sprachen sich die Anlieger zunächst gegen eine Aufwertung des Straßenraums aus, da sie die Erhöhung der Immobilienpreise nicht wünschten. Für die Kommunen ist damit eine Aufwertung eines Straßenraums, hin zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität letztendlich kostenneutral, da sie durch die gestiegenen Immobilienpreise der Anlieger höhere Einnahmen erhält. Im Einzelfall kann dieser Effekt aber auch Grund für die Ablehnung von Straßenraumaufwertungsmaßnahmen sein - Beispiel: Gemeinschaftsstraße Lange Reihe in Hamburg (2010).

Fazit

Forderungen:

- Regelgeschwindigkeit innerorts Tempo 30, Ausnahme T50 auf Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsberuhigung auch auf Hauptverkehrsstraßen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Ergänzung der StVO um die Begegnungszone (Vortritt für Fußverkehr, Tempo 20) nach Schweizer Vorbild (keine Spielerlaubnis durch das Schild)
- Forderungen nach Road Pricing und Technischer Dynamikbegrenzung in der StVZO

Strategie

Die Umsetzung der Forderungen soll durch zwei Strategien erreicht werden:

- Hinwirken zu einer StVO-Novelle zur Änderung der Regelgeschwindigkeit und Aufnahme der Begegnungszone.
- Verbessern der Information über die positiven Wirkungen von Straßenraumgestaltungen nach dem Prinzip Shared Space durch die Bündelung der Kräfte in einem Netzwerk „Shared Space“. ≧

Dipl.-Ing. Katalin Saary

Weiterführende Info:

www.strassen-fuer-alle.de

Hans-Henning von Winning: Sanft hintereinander herfahren, in *mobilogisch!* 2/10 S. 34 ff

Arbeitsgruppe SA 2

Verkehrsberuhigung und Entschleunigung. Geschwindigkeit als Zielgröße oder Grenzwert?

Die Geschwindigkeitsfrage für den Innerortsverkehr ist weder konzeptionell noch praktisch gelöst. An sich besteht aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen in der Fachwelt weithin Einigkeit über die Notwendigkeit stadtvträglicher und damit deutlich reduzierter Geschwindigkeiten. Impulsgeber der Arbeitsgruppe waren Dipl.-Ing. Gisela Stete, Prof. Hans-Henning von Winning und Prof. Hermann Knoflacher, Moderator Heiner Monheim.

Geschwindigkeitsbegrenzung

Die zur Zeit geltende Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h ist nach Meinung aller

Teilnehmenden der Arbeitsgruppe nicht verträglich und soll in eine niedrigere Regelgeschwindigkeit überführt werden. Dabei muss es

eine Differenzierung bei der Begrenzung geben und zwar situationsangepasst, mal 30 km/h, mal 20 km/h oder langsamer gelten. Auf Hauptverkehrsstraßen sind – je nach Sachlage – auch höhere Geschwindigkeiten denkbar.

Wünschenswert ist, dass der Fußverkehr die dominante Verkehrsart ist und der Autoverkehr sich anpasst. Das bedeutet stellenweise Schrittgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr (7 km/h), unterstützt durch shared space und verkehrsberuhigte Bereiche. Zielkonflikte ergeben sich, wenn davon auch der ÖPNV betroffen ist, denn damit verlieren z.B. Busse als Alternative zum Kfz-Verkehr an Attraktivität.



Immer wieder die selbe Frage bei der Verkehrsberuhigung: Getrennt... (beide Fotos: Fussverkehr Schweiz)

Beim MIV ist nicht unbedingt die Verkehrsmenge das Problem, sondern sein Tempo und die Kontinuität des Verkehrsflusses. Dieser wird beispielsweise durch die Einrichtung von Kreisverkehren anstelle von Ampeln erreicht.

Eine wichtiger Aspekt bei allen Überlegungen ist die Frage, warum Menschen zu welchen Zwecken unterwegs sind. Finden Menschen in fußläufiger oder Fahrradentfernung ausreichend Versorgungs-, Freizeit-, Dienstleistungsangebote und ist die soziale Infrastruktur auf das Quartier abgestimmt, werden die eigenen Füße eher genutzt und der Fußverkehr kann als Maßstab für Geschwindigkeit in den Fokus gerückt werden. Nutzungsmischung unterstützt damit Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Darüber hinaus wurde ein enger Zusammenhang zwischen der Verrasterung im Städtebau, verbunden mit einer am Kfz-Verkehr orientierten Straßenraumgestaltung und hoher Geschwindigkeit gesehen. Durch einen städtebaulichen Umbau kann die Geschwindigkeit ebenfalls reduziert werden.

Separationsprinzip vs. Mischprinzip

Kontrovers diskutiert wurde die Frage von Mischen oder Separieren der Verkehrsarten. Während bei Straßen unterhalb der Kategorie Hauptverkehrsstraßen weitestgehend für das Mischprinzip plädiert wurde, gab es unterschiedliche Auffassungen bei Hauptverkehrsstraßen, und zwar unabhängig von deren Geschwindigkeitsregelung. Hier sollte eher das Separationsprinzip gelten. Nach Meinung einiger Teilnehmenden kann mit einer Straßenraumgestaltung nach dem Prinzip „Weiche Trennung“ jedoch durchaus auch hier das Mischprinzip gelten. Die Gestaltung muss dem Autofahrer zeigen, wo er fahren darf und. Einige sind der Meinung, dass eine Andeutung der Fahrgasse sinnvoll ist, andere sind der Meinung, dass eine angedeutete Fahrgasse aus Fußgängersicht keine ideale Lösung ist.

Hilfreich für die Querung von Hauptverkehrsstraßen sind breite Mittelstreifen für den Fußverkehr, die auch in Straßen mit Mischprinzip eingesetzt werden können, um den Vortritt des Fußverkehrs zu verdeutlichen, wie es z.B. in der Schweiz in Begegnungszonen der Fall ist.

Fahrzeugkonstruktion

Durch die Veränderung der Fahrzeugkonstruktion oder den Einbau bestimmter Module kann die Fahrweise des Fahrzeugs beeinflusst werden. Intelligente Autos mit Mautsystemen oder einem eingebauten Modul zur Verkehrsberuhigung sind möglich. Die technischen Anforderungen sind nicht sehr groß. Eine Maut dient der Mengenbeschränkung und ein elektronischer Standard bei Beschleunigung und Geschwindigkeit könnte ebenfalls technisch umgesetzt werden. Möglich ist auch ein Restwe-

geschreiber / Fahrtenschreiber im Auto, wie die Blackbox im Flugzeug, die das Fahrverhalten vor einem Unfall dokumentiert. Eine technische Veränderung am Auto bedeutet jedoch eine Fremdsteuerung des Autos, was zu Versicherungsproblemen führen kann. Wenn die Menschen sich zu sehr auf die Technik verlassen, dann ändert sich jedoch nichts in den Köpfen der Autofahrer.

In Zukunft könnte die Fahrzeugtechnik die Motorleistung standardisieren und die Höchstgeschwindigkeit begrenzen. Das „Stadtauto“ ist klein und langsam und das „Reiseauto“ schnell und größer. Es ist jedoch besser wenn das Auto flexibel einsetzbar ist. Große Autos sind nicht schlimmer als kleine Stadtautos, sie haben nur mehr Stauraum. Ein großes, leichtes und langsames Auto ist ökologisch.

Gesellschaftspsychologischer Ansatz

Gleichberechtigte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen kann nur durch eine Entschleunigung des Verkehrs erreicht werden. Entschleunigung ist in der Gesellschaft aber zurzeit kein Thema. Im Gegenteil befinden wir uns in einer Beschleunigungsgesellschaft, in der diejenigen, die schnell sind, als wichtig und zielstrebig gelten und ein hohes gesellschaftliches Ansehen genießen. Beschleunigung diskriminiert dabei die Langsamkeit, die aber für viele Gruppen in der Bevölkerung (z.B. Kinder, ältere Menschen) wesentlich für eine eigenständige Mobilität und die gleichberechtigte Teilnahme am öffentlichen Leben ist. Entschleunigung des Verkehrs kann daher nur gelingen, wenn auch in anderen Bereichen der Gesellschaft entschleunigt wird. Dafür muss sich auch die Ausrichtung der Politik ändern.

Die Autofahrer müssen davon überzeugt werden, dass es unvernünftig ist, schnell zu fahren, weil sie damit andere einschränken und in ihrer Mobilität behindern. Anzustreben ist, dass die Menschen aus Einsicht 30 km/h fahren, ohne dass das Auto dies technisch vorgibt.



.... oder gemeinsam führen.

Auch die Frage des Autobesitzes wurde angesprochen. Nur ein geringer Anteil in der Bevölkerung braucht effektiv ein eigenes Auto. Car-sharing und privates Car-pooling über Netzwerke im Internet sind eine Alternative und ergänzen die Nutzung des ÖPNV.

Die derzeitige Verstärkung der Konkurrenz unter den Autofahrern durch immer stärkere Autos ist dabei absolut kontraproduktiv. Es müssen Spielregeln im Umgang miteinander geschaffen werden, Probleme müssen sozialpolitisch angegangen werden, damit sich das Verhalten der Autofahrer ändert. Die Technik beeinflusst das Verhalten der Menschen. Erst muss das Verhalten der Menschen geändert werden, dann die Technik. ≧

Protokoll: Melanie Troes/
Ergänzungen Gisela Stete

In Kürze

Weg von der 50 km/h-Pauschalregelung innerorts, hin zu Regelgeschwindigkeiten von 30 km/h, allerdings mit Differenzierung. Den Fußverkehr als Geschwindigkeitsmaßstab in den Fokus stellen. Technische Veränderungen bei der Fahrzeugkonstruktion als Unterstützung für Entschleunigung nutzen. Umdenken in der Gesellschaft vom Prinzip der Beschleunigung zur Entschleunigung bewirken als Voraussetzung für ein verträgliches Miteinander.

AG SA 7: Neue Werte und Trends im Mobilitätsbereich**Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Kommunikation, Werbung, Mobilitätskultur**

Im Autobereich wird mit Unsummen und Werbung, Marketing und Kommunikation betrieben. Auto-kommunikation ist visuell und emotional. ÖV dagegen kommuniziert bescheiden mit kleinen Etats und ohne emotionale Komponenten. Für Fuß- und Radverkehr gibt es kaum Öffentlichkeitsarbeit. Drei Pragmatiker/innen gaben den Teilnehmenden die Impulse.

Öffentlichkeitskampagnen**1. Kopf an – Motor aus**

Kathrin Voskuhl von fairkehr gab einen Überblick über die bundesweite „Kopf an: Motor aus“-Kampagne

In neun Kommunen ist die Kampagne als Pilotprojekt des Bundesumweltministeriums in den Jahren 2009 und 2010 gelaufen (Kiel, Berlin, Braunschweig, Halle, Dortmund, Bamberg, Herzogenaurach, Karlsruhe, Freiburg). Das Budget von insgesamt vier Millionen Euro ist recht ordentlich, doch im Vergleich zu Automobilkampagnen immer noch sehr gering.

Ziele der Kampagne sind Verhaltensänderungen auf breiter Basis (65% der Gesamtbevölkerung wurden angesprochen), speziell routiniertes, „eingefahrenes“ Verhalten sollte bei Strecken bis 6 km verändert werden: Die Angesprochenen sollten sich auf Kurzstrecken zu Fuß bzw. per Rad fortbewegen, sowie Bahn und Bus nutzen.

Drei Zielgruppen mit unterschiedlichen Orientierungen wurden angesprochen: Naturerlebnis-, Technisch- und Kulturorientierte Menschen (jede Zielgruppe wurde einzeln angesprochen).

Zur Umsetzung: Das transtheoretische Modell zur Verhaltensänderung aus der psychologischen Verhaltensforschung sagt: Verhaltensänderung erfolgt in sechs Einstellungs-Stufen:

1. Stufe: Absichtslosigkeit
2. Stufe: Absichtsbildung „Wer gut zu Fuß ist, ist gut zum Klima“
3. Stufe: Vorbereitung

4. Stufe: Handlung „Freitag ist AutoFrei-Tag“
5. Stufe: Aufrechterhaltung
6. Stufe: Rückfall „Fahrradstellplätze reserviert für Klimahelden“

Zudem wurden sogenannte „Coaching Packs“ an Kurzstreckenautofahrer verteilt. In den kleinen Päckchen, befanden sich Motivationshilfen für den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad bzw. die Füße. Es gab auch Kooperationen mit dem ÖPNV, z.B. Buswerbung: „Einen Parkplatz zu finden ist gut. Keinen suchen zu müssen ist besser“ Aktuelle Geschehnisse (WM 2010) wurden eingebunden „Entscheidend ist nicht nur auf dem Platz, sondern auch auf der Straße, ohne Auto zum Public Viewing“.

Bei der Evaluierung erinnerten sich 76 Prozent der befragten Personen sich an die Kampagne oder an einzelne Elemente von ihr.

In diesem Jahr werden keine Fördergelder mehr zur Verfügung gestellt, obwohl die Kampagne eine Zweidrittelmehrheit der Bürger positiv erreicht hat. Viele Kommunen wollen die Kampagne dennoch weiterführen, weitere Städte wollen sie umsetzen, manche haben bereits eigene Budgets zur Verfügung gestellt.

Diskussion / Fragen in der AG:

Hat diese Kampagne zu einer Verhaltensänderung bei der Wahl des Fortbewegungsmittels geführt? Jeder fünfte Befragte (Tendenz bei allen Städten gleich) hat sein Verhalten geändert.

Stammt der Etat, die vier Millionen ausschließlich von dem Bundesministerium für Umwelt? - Ja, es sind reine BMU-Gelder aus dem Emissionshandel.

Wie wurde die Evaluation erhoben? - Das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie hat via Telefonbefragungen in den Kampagnenstädten die Evaluierung vorgenommen.

Mit welchem Ergebnis betrachten Sie die Kampagne? Die Einstellungswerte haben sich verändert, speziell die der Jugend.

Radhauptstadt München

Wigand von Sassen, der bei der Stadt München für die Kampagne zuständig ist, stellte das Projekt vor: Die Stadt besitzt eine eigene Abteilung von insgesamt elf Personen, die sich mit der Zunahme des Radverkehrs in München beschäftigen. - Allein für die Kampagne „Radhauptstadt München“ steht ein Budget von einer Million Euro zur Verfügung. Ziel dieser Kampagne ist es, einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten.

Die Umsetzung der Kampagne erfolgt einerseits über Events, wie der Radlnight auf dem Altstadttring (6.000 Teilnehmer), dem Radlfrühjahrsmarkt oder einem Streetcasting „München sucht den Radlstar“ (die 20 besten Teilnehmer wurden plakatiert und der Gewinner bekam einen Geldpreis)

Bewusst wurden bekannte Standorte als Startpunkte oder als Ort von Werbemaßnahmen gewählt, wie z.B. der Marienplatz. Als Medien kamen Plakate, Flyer... (z.B. mit einer computer-gestützten Bearbeitung der Bavariastatue), Accessoires (Helm, T-Shirts uvm.) und ein großes Fahrradsymbol (Logo der Kampagne) auf dem Boden des Marienplatzes zum Einsatz.

Diskussion / Fragen:

Welche Ziele verfolgt die Stadt München mit dieser Kampagne? - Bis 2015 soll im Modal Split (Wege innerhalb der Stadt) der Fahrradverkehr einen 17%igen Anteil vorzuweisen.

Wurde durch diese Kampagne auch die Zielgruppe der Älteren angesprochen? - Bei dem Streetcasting „München sucht den Radlstar“ war eine gemischte Gruppe, von jung bis alt,

vorzuweisen. Vor allem beim kostenlosen Fahrrad-SicherheitsCheck war die ältere Bevölkerung der größte Abnehmer.

Wurde auch mit Elektrobikes (Pedelec) geworben? - Im Mittelpunkt steht, Münchnerinnen und Münchner zur häufigeren Nutzung des Fahrrads zu motivieren und eine echte Radkultur zu etablieren. Dabei wird das Radfahren nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern vor allem als urbaner Lebensstil zelebriert. Demzufolge waren technische Produkte nicht Ziel der Kampagne.



Keine gute (Auto)Werbung – trotz großen Etats!
(Foto: Bernd Herzog-Schlagk)

Verkehrsverbund Trier (VRT)

Die Geschäftsführerin des VRT stellte die Öffentlichkeitsarbeit des Verbundes vor. Das Gebiet des VRT ist sehr ländlich geprägt mit dem einzigen Oberzentrum Trier. 65 % der Fahrten sind ausschließlich Schülertransfer.

Der Jahresetat für die Öffentlichkeitsarbeit umfasst knapp 250.000 Euro. Ziel dieser Investitionen ist es, Menschen auf Bus und Bahn aufmerksam machen.

Zu den Basisinformationen gehören Individuelle Fahrpläne (reiner Schienenverkehr), Liniennetz-karten, Übersicht der Tarife im VRT in einer Broschüre, die Fahrplanauskunft im Internet (8.000 Klicks pro Tag), sowie eine Hotline mit Beschwerdemanagement. Entdeckerfahrpläne werden ausgelegt in Hotels und an touristischen Informationsständen. Eine mobile Aus-

kunft mit einem Infobus und mobile Verkaufsstellen zu Markttagen in den ländlichen Bereichen zum Erwerb von Tickets uvm. werden organisiert.

Kleinere Kampagnen werden auch organisiert, wie z.B. zielgruppenspezifische Aktionen (Pendlerjahr, Jugendjahr) oder an roten Ampeln werden Frühstückstüten verteilt.

Diskussion / Fragen:

Sind die Busse des VRT immer noch mit Autohauswerbung beklebt? - Dies ist noch der Fall. Eine beauftragte Agentur akquiriert die Werbung und setzt sie um.

Wie viel Geld steht für besondere Kampagnen zur Verfügung? - Etwa 20.000 Euro, z.B. für „4x fahren, 3x zahlen“-Poster in den Bussen. Die Busfahrer werben für günstiges Mehrfahrten-Ticket. Die Aktion verfolgt zwei Ziele: Einerseits soll der ÖPNV insbesondere von Gelegenheitsfahrern als preisgünstige Alternative zum Individualverkehr wahrgenommen werden. Andererseits möchten wir die Busfahrer als Service-Dienstleister wieder mehr in den Fokus der Kunden rücken.

Einwand aus der Arbeitsgruppe: Emotionale Bindung der unter 30jährigen zum Auto hat sich zwar geändert. Großstädter haben eine andere Grundhaltung, sie sind gedanklich weiter, Jugend aus ländlichen Regionen haben dagegen oft schlechte Erfahrungen mit dem ÖV gemacht, da sie beispielsweise lange Fahrtwege in überfüllten Bussen in ihrer Schulzeit in Kauf nehmen mussten. Demzufolge reicht Marketing und Kommunikation nicht allein, die Qualität des Angebots muss stimmen.

Offene Diskussion und Fragen zur Wirksamkeit von Kampagnen

Wie lange muss Marketing gemacht werden, um Verhaltensänderungen zu bewirken? – Diese Frage konnte nicht beantwortet werden, hingewiesen wurde auf die völlig andere Welt z.B. im TV mit Riesen-Budgets : Die Automobilbranche investiert allein 65 Millionen für die Verwendung des neuen BMW im James Bond-Film.

Eine große Bedeutung haben die handelnden Personen, die Botschaft nach draußen tragen sollen: Sind sie Sympathieträger oder nicht. Einen Teil der Image-Kampagne sollte auch nach außen von den lokalen Politikern übernommen werden, um glaubwürdiger zu wirken.

Drei Faktoren sind wichtig bei der Umsetzung einer Kampagne: Idee, Kommunikation, Resonanz in der Gesellschaft (Bsp. Rauchfreies Deutschland, Stuttgart 21 oder Jugend ohne Auto).

- Selbstverständlich sollte die Bahn nicht Werbung für ihren Kontrahenten Autoverkehr machen: Der Mercedesstern auf dem Stuttgarter Bahnhof ist natürlich ein Unding
- Kampagnen für Fahrrad sind in Großstädten weiter als Kampagnen für den ÖPNV
- Drastischer Geldunterschied zwischen Umweltverband und der Automobilbranche Für den Einsatz von Kampagnen (Geld fehlt im Allgemeinen)
- Das Auto in Kampagnen nicht angreifen. Also nicht das Auto als Teufel darstellen, sondern Kurzstrecken bis 6 km als Motiv zum Umsteigen nutzen. ≥

Protokoll: Julian Gerlach

In Kürze

1. Das Fahrrad als Verkehrsträger wächst stetig (5-10%). Diese Umbruchtrends müssen aufgegriffen werden und durch Kampagnen gezielt verstärkt werden. 2. Fuß- und Radverkehr müssen raus aus der Niedlichkeitsecke. Öffentliche Abteilungen wie Marketing und Verwaltung darauf aufmerksam machen und mit einbeziehen. 3. Früh jugendliche Prägung erkennen - Der Einstieg in den Öffentlichen Verkehr (Schulverkehr) muss positive Erinnerungen wecken.

Info:

www.kopf-an.de

www.radlhauptstadt.muenchen.de

www.vrt-info.de

AG SO 8: Vom Besitzen zum Intelligenten Nutzen!**BikeSharing und CarSharing als neue Perspektive für mehr Effizienz**

Neue Modelle und größere Potenziale für CarSharing und insbesondere BikeSharing sind in den letzten Jahren entwickelt bzw. entdeckt worden. Ab jetzt nur noch Ein- bzw. Aufsteigen und losfahren? Auf jeden Fall müssen Analyse, Statistik und Planung neu gedacht werden! Drei Referenten gaben den Input: Johannes Reimann (BikeSharing), Michael Glotz-Richter (Carsharing in Bremen) und Willi Loose (CarSharing).

Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Was sind öffentliche Fahrradverleihsysteme (ÖFVS)? Öffentliche Fahrradverleihsysteme (ÖFVS) sind öffentlich zugänglich bei Ausleihe und Rückgabe der Fahrräder. Von einem System spricht man, wenn mehrere Stationen vorhanden sind. Der Zugang zu den Fahrrädern wird bei den meisten Systemen per Telefon oder über ein Terminal ermöglicht. Call a Bike ICE ist zum Beispiel kein System, weil man es wieder an die gleiche Station am Bahnhof zurückgeben muss.

Das neuste System in Deutschland ist das Metropoolrad Ruhr. Eines der größten ÖFVS in Europa befindet sich mit 1.400 Stationen und 20.000 Fahrrädern in Paris.

Dies sind Fahrradverleihsysteme (FVS) der dritten Generation. Die erste Generation der FVS sind in den Niederlanden die Witten Fietsen gewesen, welche frei verfügbar im öffentlichen Raum standen und benutzt werden konnten. Die zweite Generation war das Pfandrad, dies konnte man durch eine Chipkarte oder Geldmünzen wie bei einem Einkaufswagen ausleihen (eingeschränkte Verfügbarkeit). Die dritte Generation ist ein Hightech Rad, welches wie z.B. bei Call a Bike von der Deutschen Bahn per GPS geortet und durch Terminals oder über Telefone ausgeliehen werden kann.

Seit 2007 gibt es einen Boom von Fahrradverleihsystemen. Vorreiter war Paris, wo 20.000 Leihfahrräder auf einmal installiert wurden. Das weltweit größte FVS wird in China gebaut, wo 30.000 Fahrräder installiert wurden und vor-

aussichtlich auf 80.000 ausgebaut werden sollen. Dies zeigt, dass Deutschland noch lange nicht Weltmarktführer in Sachen Stückzahl von FVS ist.



Ein „Velib“ in Paris an einer automatischen Ausleihstation (Foto: Stefan Lieb)

Forschung zu Fahrradverleihsystemen: Das Raumkom-Institut hat eine Statusanalyse aufgestellt, wobei unter anderem herauskam, dass FVS kein Thema bei der kommunalen Verkehrsförderung ist. Die Haltung der Kommunen gegenüber FVS ist eher skeptisch. Es fehlt der Mut zu den großen Lösungen und die Träger des öffentlichen Verkehrs tun sich sehr schwer mit der Installation eines FVS. Ein Faktor ist wohl auch die Nutzung des öffentlichen Raumes und die dadurch entstehenden Konflikte.

Was sind die Stärken und Schwächen von FVS? Eine Stärke von FVS sind die CO₂-Einsparungen, allerdings liegen hierzu noch keine Daten vor. Es ist ein preisgünstiges Mobilitätsangebot und

spielt seine Stärken in der ersten und letzten Meile der Mobilitätskette aus, also von der Haustür bis zur Bushaltestelle und von der Endhaltestelle bis z.B. zur Tür des Arbeitsplatzes. FVS können durch ihre Präsenz im öffentlichen Stadtbild den Fahrradverkehr helfen sich zu entwickeln.

Alltag eines FVS: Im Moment kommen die Kommunen auf die Anbieter zu und suchen zusammen nach einer Lösung. Next Bike fängt allerdings nur Projekte ab einer Stückzahl von 50 Fahrrädern an.

Bei Call a Bike müssen die Kommunen 100.000 Euro pro Jahr zahlen, damit das System in der Kommune installiert wird.

Wie sieht es mit Vandalismus aus? Bei der ersten und zweiten Generation gab es keine Nutzerverfolgung, dadurch waren die Vandalismusschäden hoch. Seit der dritten Generation sind die Vandalismusschäden durch Nutzer gering, da man sie ermitteln kann. Vandalismusschäden werden eher durch Nichtnutzern verursacht. Dies allerdings nur an ca. 1-2 Stationen. In der Regel werden die Fahrräder/ Stationen zwar beschmiert oder benutzt aber nicht zerstört. Dazu tragen die stabil gebauten Fahrräder bei, die nicht handelsüblich sind und somit nicht weiter verkauft werden können. Dadurch sind sie für Diebe nicht interessant.

Unternehmen und FVS: Zahlen über Nutzung der FVS von Geschäftskunden gibt es noch nicht. Allerdings hat Next Bike ein Projekt mit der Deutschen Bank in Frankfurt durchgeführt. Dieses FVS ist eine Insellösung und nicht öffentlich zugänglich, damit sollen die Mitarbeiter zwischen den beiden Unternehmensstandorten mobil sein.

Zukunft der FVS: Sind FVS nur mit normalen Fahrrädern ausgestattet oder auch mit Pedelecs? Bei Call a Bike gibt es Versuche auch Pedelec einzuführen. Die Vorteile sind, dass sich viele Menschen Pedelecs nicht leisten können und eine gemeinsame Nutzung die Kosten für ein Pedelec senken.

Carsharing am Beispiel Bremen

Es besteht im Prinzip eine Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum. Carsharing wird jedoch in Bremen nicht als Konkurrenz angesehen, sondern in den ÖPNV integriert, z.B. durch Carsharing Stationen in der Nähe von Bushaltestellen. In Bremen gab es einen Einbruch der Nutzung des ÖV im Jahre 1997. Durch Marketing und eine Qualitätsoffensive konnte wieder eine stärkere Nutzung des ÖV erreicht werden. Zudem wurden 2.500 Fahrradbügel in der Innenstadt aufgestellt.

Der Carsharing Anbieter in Bremen ist Cambio mit 6.500 Kunden und 42 Stationen. Dadurch entsteht ein geringerer Tiefgaragen Bedarf. In anderen Ländern wurde Carsharing intensiver ausgebaut, weil es kein Geld für Tiefgaragen gab und deshalb kreative und effizientere Lösungen benötigt wurden. In Bremen wurde das Carsharing (CS) mit dem ÖPNV verknüpft und sogenannte Mobil Punkt Säulen ausgestattet. Insgesamt wurde sehr auf die optische Gestaltung der Säulen und auf die Qualität geachtet. In Bremen vermietet die Brepark die Carsharing Plätze an die Carsharing Anbieter. Als Voraussetzung muss der CS Anbieter mit dem Blauen Engel ausgezeichnet sein.

Auswirkungen des Carsharing: Jedes CS Fahrzeug ersetzt durchschnittlich 4-8 Autos. In Bremen wurden durch CS bislang 1.000-1500 Autos ersetzt. Mithilfe eines Aktionsplans will man 20 000 Carsharer bis 2020 erreichen.

Alternative Antriebe für Carsharing? Alternative Antriebe wie Gas oder E-Fahrzeuge sind teurer und konnten sich bislang in der Praxis nicht bewähren. Vor allem bei E-Auto besteht das Problem, dass man nicht weiß, wie voll der Akku nach der Nutzung ist. Der Preis wäre mit E-Autos 2-3 mal so hoch. Es gibt Versuche mit E-Autos aber im Moment ist das nicht der Königsweg.

Carsharing als moderner verkehrsentlastender Mobilitätsdienstleister: In Deutschland gibt es 115 Carsharing-Anbieter und 190.000 Kunden, denen 5.000 Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Auf einen PKW kommen also 38 Nutzer. Der Unternehmenskundenanteil beträgt 25%.

Da die Fahrzeugflotte aus sparsamen und kleinen Fahrzeugen besteht, erreicht man einen 15-20% geringeren Treibstoffverbrauch. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der CS-Fahrzeuge liegt bei 132 g/ km. In einer aktuellen Schweizer Evaluationsstudie ist ermittelt worden, dass jeder aktive Schweizer CarSharing-Nutzer mobilitätsbedingt 290 kg CO₂ weniger freisetzt im Vergleich mit einer angenommenen Situation, in der kein CarSharing zur Verfügung stünde.

Bei Carsharing-Nutzern gibt es eine Lernkurve, die Nutzer lernen Fahrten zusammenzulegen oder auf den ÖPNV umzusteigen. Insgesamt 30-60% der Nutzer von CS besitzen kein Auto. 16% der Nutzer haben ihr eigenes Auto im Zuge Ihrer CS-Mitgliedschaft ganz abgegeben. Mit folgender Formel (38 Nutzer/ Pkw * 16% = 6,08) wird errechnet, dass sechs Fahrzeuge je hundert Mitglieder durch die CS Nutzung eingespart wurden.

Insgesamt entsteht durch Carsharing eine Win-Win-Situation, denn der Nutzer spart Geld.

Feste Stationen vs. dezentrale Strategie: Ohne feste Stationen würde CS höhere Kosten verursachen aber auch die Umweltbilanz wäre schlechter. Zudem weiß der Kunde bei festen Stationen, wo er das Auto abholen kann.

Ist die Anzahl der Anbieter ein Problem für den Kunden? So viele Anbieter gibt es gar nicht, wenn man genau hinschaut, denn die verschiedenen Anbieter haben sich zu Gruppen zusammengeschlossen. Es gibt drei große Systemgruppen Stadtmobil (32,6%), Cambio (18,9%) und DB Gruppe (27,4%). Die drei großen machen damit 78,9% des Marktanteils aus.

Wie kann man Carsharing in einer Stadt am besten etablieren? Die profitablen Städte sind schon durch Carsharing Anbieter versorgt. In den weniger profitablen Orten Carsharing zu etablieren ist schwieriger. Hier wird gelegentlich versucht, Carsharing über einen Verein zu betreiben und die Station ehrenamtlich zu eta-

blieren. Auch kann die Errichtung von Carsharing-Stationen in den Vororten der Städte im Zusammenspiel mit dem wirtschaftlichen Anbieter im Zentrum der Stadt ein Weg sein.

Kostenreduzierung im Verwaltungsfuhrpark: Einige Kommunen haben ihren Fuhrpark schon in ein Carsharing System überführt. Die Kostenfrage wird dabei unterschiedlich bei den Verwaltungen gesehen, da viele Angestellte noch Geschäftsfahrten mit ihren privaten PKWs erledigen und so die wahren Kosten tief in der Verwaltung verborgen bleibt. Mit Carsharing würde man die wahren Kosten durch eine zentrale Buchung erreichen. Der Bundesverband Carsharing hat hierzu eine Broschüre veröffentlicht, wie eine Kommune Carsharing nutzen kann.

Emotionen als Hindernis für Carsharing: Viele trauen sich nicht Carsharing zu nutzen, weil sie Angst haben, nicht jederzeit ein Auto zur Verfügung zu haben. Diese Angst ist allerdings eher unbegründet, da nur in Ausnahmen oder in den Stoßzeiten Fahrzeuge nicht zur Verfügung stehen können. Allerdings nimmt die Angst mit der Nutzung und Erfahrung bzw. Erzählungen von anderen Carsharing Nutzern ab. Das geliebte Beispiel ist also die beste Werbung. Emotionale Hindernisse müssen allerdings trotzdem in den Analysen des Carsharing berücksichtigt werden.

Stadtentwicklung und Carsharing: Carsharing muss bereits in der Stadtplanung berücksichtigt werden. Durch die Nutzung von CS wird der Parkdruck in den Städten verringert. Im Moment wird viel Geld für Tiefgaragen ausgegeben. Wenn der Bedarf an Tiefgaragen durch Carsharing gesenkt würde, könnten auch die Wohnungsbaukosten gesenkt werden. Zudem werden die Parkraumkosten insgesamt noch viel zu wenig berücksichtigt. ⇒

Protokoll: Sascha Rachow

mobilogisch! erscheint viermal im Jahr, meist Mitte der Monate März, Juni, September und Dezember. *mobilogisch!* ist ein Informationsdienst im kompakten A5-Format mit einem Umfang von 68 Seiten mit ausführlichen Artikeln und Kurznachrichten zu allen relevanten Verkehrs-Themen. Desweiteren: Berichte über Aktionen und Initiativen, Hinweise auf Veröffentlichungen und Termin-Übersichten. .

Um unsere Bezugsbedingungen kennen zu lernen und zur ersten Bestellung gehen Sie bitte zu unserem [Online-Shop](#).

Dort wählen Sie die Rubrik "Zeitschrift". Wenn Sie ein bestimmtes Einzelheft oder ein kostenloses Probeexemplar wünschen, schreiben Sie uns bitte eine Mail an bestellung@mobilogisch.de.

Preise und Bezugsbedingungen

Einzelhefte

- Wenn Sie uns kennenlernen wollen, ordern Sie doch einfach ein *kostenloses Probeheft*. Dieses Heft ist jedoch nicht unbedingt die aktuelle Ausgabe. Falls Sie uns bereits kennen und schätzen: Loben Sie *mobilogisch!* bitte gegenüber Freunden und Kollegen und bestellen diesem Kreis ein kostenloses Probeheft (*Zeitschrift arrow mobilogisch! - Einzelheft*). Geben Sie den/die Bekannte dazu in unserem Online-Shop unter "Informationen zur Lieferung: Neue Lieferadresse" an.
- Sind Sie an einer bestimmten *Einzel-Ausgabe interessiert*? Dafür sollten Sie sich die [Artikel-Übersicht von IDV und mobilogisch! ab 2000](#) ansehen. Ein Heft kostet 5,00 Euro.

Abonnements

- Für 10 Euro können Sie unverbindlich nähere Bekanntschaft mit uns schließen. Sie erhalten nach Überweisung ein befristetes, automatisch endendes *Probeabo* über drei Ausgaben. Sie können gerne die 10 Euro uns in Briefmarken oder Geldscheinen zuschicken.

Direkt zur Bestellung: [Probeabonnement](#).

- Haben wir Sie bereits überzeugt? Sie können ein *Standard-Abo per Vorkasse* durch die Einzahlung von mindestens 30,- Euro (6 Ausgaben - 1 1/2 Jahre Belieferung) beziehen. Abonnenten im Ausland überweisen bitte 35,- Euro wegen der hohen Portogebühren. Das erste Heft kommt erst nach der Überweisung! Bitte benutzen Sie das Konto: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt e.V., Kontonr. 3319 78-102, Postbank Berlin (BLZ 10010010). Die IBAN dieses Kontos ist: DE81100100100331978102. Die BIC dieses Kontos lautet: PBNKDEFF. Kontoinhaber UMKEHR e.V.
Eine Ausgabe kostet 5,- Euro. Ermäßigt gibt es *mobilogisch!* für 3,50 Euro nach einer Mitteilung, dass Sie ein geringes Einkommen haben. Kündigung des Abos bis sechs Wochen vor Ablauf.

Direkt zur Bestellung: [Standardabonnement per Vorkasse](#).

- Bestellen Sie für eine Firma oder eine Behörde ein Abonnement und benötigen eine Rechnung am Jahresende? Dann ist das *Standard-Abo per Rechnung* das Richtige für Sie (4 Ausgaben pro Jahr für 20 Euro) beziehen.

Direkt zur Bestellung: [Standardabonnement per Rechnung](#).

- Wenn Sie meinen, dass *mobilogisch!* gut in Ihre öffentliche Bücherei bzw. Uni-Bibliothek passen würde, sprechen Sie bitte mit dem Personal. Bibliotheken nehmen gerne Vorschläge entgegen. Wenn es am Geld scheitert, können Sie für 20 Euro; ein *Patenschafts-Abo* für ein Jahr übernehmen.
Ein solches Patenschafts-Abo kann auch gerne für eine Bürgerinitiative, einen Verein oder einen Verkehrsaktiven mit niedrigem Einkommen übernommen werden. Bitte geben Sie im Web-Formular unter "Informationen zur Lieferung: Neue Lieferadresse" die Anschrift Ihres Paten an. Wenn Sie keinen Paten kennen - wir vermitteln Ihnen gerne einen!

Direkt zur Bestellung: [Patenschaftsabonnement](#). Für den Patenschafts-Abo-Betrag erhalten Sie am Jahresende eine Spendenbescheinigung.

- Wenn Sie unsere teilweise aufwändigen Recherchen unterstützen möchten, sollten Sie sich für ein *Förder-Abo* entscheiden. Stocken Sie dazu bitte den Standard-Abo-Betrag von 30,- Euro; für sechs Ausgaben (Beliieferung für 1 1/2 Jahre) auf 40 € oder sogar mehr auf.

Direkt zur Bestellung: [Förderabonnement](#). Für den über die Standard-Abo-Gebühr hinausgehenden Betrag erhalten Sie am Jahresende eine Spendenbescheinigung.

Mitglieder und Förderer

des FUSS e.V.: Wenn Sie *mobilogisch!* als Vereinszeitschrift wünschen, geben Sie das bitte auf dem [Beitritts-Formular](#) an. Der Betrag wird verbucht, wie oben schon angegeben.

Einzelne Beiträge.

Sie können sich gerne die [Artikel-Übersicht von IDV und mobilogisch! ab 2000](#) ansehen.

Noch Fragen?

Kontakt auf unserer [Kontaktseite](#).